

**ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ  
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ****Германович Наталья Евгеньевна, ассистент кафедры финансов****Полесский государственный университет**Germanovich Natalia Evgenievna , Assistant Polessky State University,  
djemma11167@mail.ru**Славинская Валерия Сергеевна, главный бухгалтер ООО “Ресторан “Нестерка”**Slavinskaya Valeriya Sergeevna , chief accountant of "Nesterka" Restaurant " Limited  
Liability Company, slavinskaya\_vall@mail.ru

**Аннотация.** В данной статье предложены способы совершенствования транспортно–логистической деятельности, внедрение которых будет способствовать улучшению качества предоставляемых услуг как на белорусском, так и на международном рынке. В работе рассмотрены также полезные стороны, которыми могут руководствоваться различные компании.

**Ключевые слова:** технологии, автоматизация, компании, транспортные, грузоперевозки, способы, совершенствования, современная логистика.

Исследуя деятельность логистических компаний на современном этапе можно сказать что суммарный оборот европейского рынка логистических услуг оценивается в более чем 600 млрд. евро В условиях жесткой конкуренции производители пытаются сократить максимальное число издержек, в результате большинство из них приходят к выводу, что оптимизация логистических процессов позволяет существенно сэкономить средства. Следовательно, почти до 20 % общей стоимости продукта приходится именно на логистические издержки. В то же время производители, которые пользуются услугами логистической компании, приобретают качественное управление процессом и транспортные услуги, тем самым оптимизируют скорость грузообработки и состав товарных запасов, что приводит к увеличению показателей до 30%. Поэтому использование услуг логистических компаний–посредников становится столь актуальным. Наиболее развитым и зрелым является транспортно–логистический рынок США. В число других стран, демонстрирующих динамичный рост и имеющих существенные объемы внутреннего рынка (более 15 млрд. евро), входят Россия, Китай, Индия, Бразилия и ЮАР с совокупной долей около 10% мирового оборота. Именно эти страны будут определять динамику мирового транспортно–логистического рынка в целом и сегмента аутсорсинга логистических услуг в среднесрочной перспективе. [2, с.12]. Объем оказанных логистических услуг в Беларуси за 2015 год составил 1.5 трлн. неденоминированных руб., в том числе оказанных транспортно–логистическими центрами – 1 трлн. руб., оптово–логистическими и торгово–логистическими центрами – 116 млрд. руб. Доходы от логистических услуг по обработке транзитных грузов составили 462 млрд. руб. [3, с.23]. Эксперты Всемирного банка проводя исследования эффективности логистики в различных странах мира один раз в 2 года по индексу LPI ,который позволяет определить страны с опережающим и отстающим развитием логистики в 2016 году в оценке участвовало 160 стран мира, пришли к выводу: что , десятка лидеров не меняется. (Напоминаем что, индекс эффективности логистики для каждой страны рассчитывается на основе опросов международных, национальных или региональных логистических операторов, транспортно–экспедиторских организаций, осуществляющих функции по организации перевозок грузов железнодорожным, автомобильным, морским, речным или воздушным видами транспорта, складских операторов ).

По итогам исследования эффективности логистики (LPI) за 2007–2016 гг. наиболее развитыми логистическими системами обладают Германия, Люксембург, Швеция, Нидерланды, Сингапур, Бельгия, Великобритания, США. Из ТОП–10 выбрали Норвегия и Япония, в лидеры вернулись Австрия и Гонконг. Среди стран СНГ, Балтии и Польши по индексу эффективности логистики (LPI) за 2007–2016 гг. на первом месте Литва (29 место), на втором – Польша (33), на третьем – Эстония (38), на четвертом – Латвия (43), Беларусь на 120 месте, опустившись в сравнении с 2014 г. на 21 позицию, нашей стране есть над чем задуматься. [3, с.9]. Для совершенствования условий логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг и транзитного потенциала Беларуси нужно разработать программу и наметить ряд задач, а именно: повышение качества и комплексности логистических услуг, обеспечение развития логистической инфраструктуры и повышение эффективности ее использования совершенствование правовых и экономических условий для эффективного использования транзитного потенциала. Но вместе с тем нужно решить ряд проблем связанных с логистической системой: нерациональное размещение некоторых логистических центров, разработка маршрутов логистических потоков, недостаточные объемы инвестиций в логистический сектор; обработка потребительских товаров большинством логистических центров, недостаточное использование развитой и складской инфраструктуры железнодорожного транспорта. Для совершенствования транзитной инфраструктуры предусмотрено в ближайшие годы проведение консультаций с международными организациями по вопросам привлечения финансовых средств на развитие транспортной инфраструктуры Республики Беларусь, перевод пунктов упрощенного пропуска на белорусско–литовской границе “Дотишки –Эйшишкес”, “Поречье Латежарис” в ряд международных. В области применения инновационных технологий запланирована работа по разработке и внедрению новых технологий, технических и информационных ресурсов, связанных с ускорением пропуска контейнерных поездов в направлении Китай – Европа – Китай по территории Беларуси, а также совершенствование механизма контроля за проездом автомобильных транспортных средств по платным участкам автомобильных дорог Республики Беларусь.

Говоря о развитии рынка логистических услуг нельзя не отметить и роль государства, в лице профильных министерств и ассоциаций которое в свою очередь должно лишь создавать условия для развития логистической отрасли, информировать зарубежных партнеров о транзитном потенциале страны. Учитывая то, что национальный рынок логистических услуг прошел большой путь эволюции и развития, он еще недостаточно сформирован. Сдерживающим фактором эффективного развития рынка логистических услуг является и слабое развитие внутренней логистики предприятиями реального сектора экономики, прежде всего с государственной долей собственности. Есть много вопросов и к транспортно–логистическим предприятиям. Некоторые из них стремятся только получить выгодную прибыль и не уделяют внимание комплексности и качеству логистических услуг, не могут обеспечить безопасность и надежность цепи поставок. Рынок транспортно экспедиционных услуг очень разнороден, некоторые участники не стремятся сформировать положительный имидж предприятия, а, следовательно, и страны при оказании услуг нерезидентам. Государство, в лице соответствующих министерств, комитетов и ассоциаций, в свою очередь должно сосредоточиться на упрощении процедур по таможенным операциям, сокращении времени на их проведении, повышении практической ориентированности в подготовке кадров для логистической отрасли, улучшении транспортной инфраструктуры, гармонизации и упрощении условий перевозок для сокращения времени в пути грузового автомобиля, приведении законодательства в соответствие с международными соглашениями и конвенциями, стимулировании внедрения участниками логистической деятельности современно информационного обеспечения, создании условий для привлечения иностранных инвестиций в логистическую отрасль и др.

Только общими усилиями государства и участников логистической деятельности можно добиться повышения рейтинга Беларуси по Индексу эффективности логистики.

**Список использованных источников:**

1. Курочкин Д. , Курочкина И. Оценка развития логистики в странах Евразийского экономического союза :Logistics Performance Index /Д. Курочкин, И. Курочкина / Валютное регулирование и ВЭД. №8.2016.С(8–12)
2. Богутская О. Логистический потенциал Германии/О. Богутская / Валютное регулирование и ВЭД. №8.2016.С(12–16)
3. 1. Курочкин Д. , Курочкина И. Развитие логистики и повышение транзитного потенциала в приоритете /Д. Курочкин, И. Курочкина / Валютное регулирование и ВЭД. №9.2016.С(21–26)